

自動運転レベル 3 及び 4 における運転者の 道路交通法上の義務と交通事故時の刑事責任

中京大学法務総合教育研究機構専門教授・
名古屋大学未来社会創造機構客員教授・弁護士

中 川 由 賀

1 はじめに

レベル 3 及び 4 の自動運転車の社会実装に伴い、運転者の道路交通法上の義務が変容し、交通事故時の過失責任が変容することが想定される。運転者は、今後、自動運転車の交通事故が発生した際、どのような場合に刑事責任を問われ、どのような場合に問われないのであろうか。

本稿では、自動運転レベルの定義を確認し、道路交通法上の義務と過失責任の関係について論じ、道路交通法の改正に向けた動向について整理した後、レベル 0 から 5 までを概観した上で、今後問題となるレベル 3 及び 4 における運転者の義務及び責任について詳述する。

2 自動運転レベルの定義

政府は、SAE International の「J3016」⁽¹⁾ 及びその日本語参考訳である「JASO TP18004」⁽²⁾ の自動運転レベルの定義を採用している⁽³⁾。その概要は、表 1 のとおりである。

表 1 自動運転レベルの定義の概要

| レベル | 概要 | 安全運転に係る 監視, 対応主体 |
|------------------------------|--|--------------------------|
| 運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行 | | |
| レベル 0 運転自動化なし | ・運転者が全ての運転タスクを実施 | 運転者 |
| レベル 1 運転支援 | ・システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 | 運転者 |
| レベル 2 部分運転自動化 | ・システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 | 運転者 |
| 自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行 | | |
| レベル 3 条件付運転自動化 | ・システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答 | システム （作動継続が困難な場合は運転者） |
| レベル 4 高度運転自動化 | ・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行 | システム |
| レベル 5 完全運転自動化 | ・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行 | システム |

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議『官民 ITS 構想・ロードマップ2018』

3 道路交通法上の義務と自動車運転死傷行為等処罰法の過失責任の関係

交通事故により人が死傷した場合、自動車の運転者は、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下「自動車運転死傷行為等処罰法」という。）により処罰される。典型的な交通事故は、同法第5条の過失運転致死傷罪により処罰されるどころ、同罪は、過失を要件としている。

運転者の過失の認定のためには、前提として、運転者の注意義務の内容を特定する必要がある。「注意義務は、法令・契約・慣習・条理等の様々な根拠から生じ、その義務の内容、特に結果回避のためにとるべき措置の内容が決まる」ところ、「行政上の注意義務と過失犯の注意義務が一致しないこともある」が、「各種行政上の取締法規で規定されている注意義務が、そのまま過失犯における注意義務となる場合も少なくない」⁽⁴⁾。

自動車運転死傷行為等処罰法違反の過失の認定においては、行政上の取締法規である道路交通法における運転者の義務が主な発生根拠となる。道路交通法は、運転者に対し、①制限速度遵守義務のような「運転操作に係る義務」、②無線通話装置保持による通話の禁止や飲酒運転の禁止のような「『運転操作に係る義務』の安定した履行を確保するための義務」、③運転免許証提示義務のような「その他の義務」に分類される様々な具体的義務規定を設けている⁽⁵⁾。そして、①の運転操作に係る義務については、様々な具体的義務規定のほか、それらを補う抽象的義務規定である安全運転義務（同法70条）の規定が設けられており、同条は、前段において安全操作履行義務を、後段において安全状態確認義務を規定している⁽⁶⁾。これら道路交通法上の義務規定が、自動車運転死傷行為等処罰法違反の過失の認定における注意義務の主な発生根拠となる。

そして、道路交通法における運転者の義務を前提として、具体的な事故の場面の過失の認定において、結果予見可能性を前提とする結果予見義務違反があったか、結果回避可能性を前提とする結果回避義務違反を検討し、過失の有無を認定することとなる。

4 道路交通法の改正に向けた動向

道路交通法を所管する警察庁は、レベル3の自動運転車の実用化のため、2018年12月、「道路交通法改正試案」⁽⁷⁾、及び「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書」⁽⁸⁾を公表しており、2019年の国会において改正に向けた審議が行われることとなる。「道路交通法改正試案」は、①レベル3の自動運転車の運転者に対して、安全運転義務（同法第70条）をはじめ、現行の交通ルールが適用される旨（ただし、後述③後段の場合を除く。）を明らかにした上で、②自動運行装置の定義規定を設けるとともに、同装置を使用して自動車をを用いる行為を道路交通法上の「運転」に含まれる旨規定し、③運転者に対し、一定の条件を満たさない場合には同装置を使用した運転を禁止する規定を置く一方で、一定の条件を満たさなくなった場合に直ちに適切に対処できる態勢でいるなどの場合に限り同法71条第5号の5（無線通話装置の使用及び画像表示用装置の画像注視の禁止）の適用を受けない旨規定し、④作動状態記録装置による記録等に関する規定を整備する方針を示している。

5 レベル0から5までの概観等

5-1 本稿における検討方法

道路交通法改正試案は、レベル3の自動運転車の運転者に対して道路交通法第70条の安全運転義務が適用されることを明確にしているものの、同義務は、道路交通法上の具体的義務規定を補完する抽象的な規定であり、レベル3の自動運転車の運転者の道路交通法上の義務の具体的内容は、解釈によることとなる。

そこで、本稿では、運転者の道路交通法上の義務及び自動運転死傷行為等処罰法の過失責任における運転車の注意義務について、SAEレベルの運転者の役割を前提とし、その役割を法的な義務に引き直すとどのような帰結に至るかを検討し、問題点を分析し、法的な義務及び責任の在り方について検討していきたい。もとより、SAE「J3016」の自動運転レベルは、技術に関する説明的な情報を示したものであり、義務・責任に関する規範的な情報を示したものではなく、法的な義務・責任がこの自動運転レベルの役割によって決されるわけではない。法的な義務及び責任については、法規によって規定され、その解釈によって明確化される。ただ、問題点を整理する上で、SAEレベルの役割を前提とした検討から入ることは有用と考える。

なお、「道路交通法改正試案」は、レベル3を対象としているが、本稿では、将来的な問題として、レベル4及びレベル5についても検討する。

5-2 レベル0からレベル5までの概観

まず、SAEレベルの運転者とシステムの役割を前提とし、その役割をそのまま単純に法的な義務に引き直した場合、レベル0からレベル5までの義務がどうなるかについて概観する。

なお、現在、SAEレベルにおける運転者の役割に対応する法的義務を表す共通の定着した用語がないため、本稿では、便宜上、以下の用語を使用する。「横・縦の車両運動制御」、すなわち、従来型自動車というところのハンドル、ブレーキ及びアクセルの操作をすべき義務を「操作履行義務」と呼ぶ。「運転環境の監視」をすべき義務、すなわち、走行中にリアルタイムで、道路信号、標識、車両、歩行者等を監視すべき義務を「環境監視義務」と呼ぶ。「(利用者の)受け入れ可能性」を維持すべき義務、すなわち、システムの介入要求等があったときに、それに気付いて対応することができる状態を維持すべき義務を「状況配慮義務」と呼ぶ。

レベル0（運転自動化なし）では、運転者は、当然、出発から到着まで常に、環境監視義務及び操作履行義務を課される。

レベル1（運転支援）では、システムは、あくまで運転者による運転を支援するだけであるため、運転者は、出発から到着まで常に、環境監視義務及び操作履行義務を課される。

レベル2（部分運転自動化）では、安全運転に係る監視、対応主体は運転者であるため、運転者は、出発から到着まで常に、環境監視義務及び操作履行義務を課される。

レベル3（条件付運転自動化）では、「システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行」するものの、運転者は、「作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答」しなければならないため、時点によって運転者の法的義務の内容が異なってくるため、6で詳述する。

レベル4（高度運転自動化）では、「限定領域内」においては、「システムが全ての動的運転タスク」だけでなく、「作動継続が困難な場合への応答」も行う。レベル4は、限定領域外での走行を予定しているものとそうでないものがあり、後者については、システムから運転者へ運転が引き継がれる場面がある。そこで、それぞれに分けて、7で詳述する。

レベル5（完全運転自動化）では、全ての領域において、「システムが全ての動的運転タスク」だけでなく、「作動継続が困難な場合への応答」も行うため、自動運転車両内に人がいる人は、いわば、タクシーやバスの乗客と同様であり、レベル5における運転者とシステムの役割をそのまま単純に法的な義務・責任に引き直すならば、全ての領域において、環境監視義務及び操作履行義務を課されないのみならず、状況配慮義務も課されないこととなろう。なお、レベル5のシステムを搭載した自動運転車であっても、人が任意に動的運転タスクを実行できる装置が付いており、その装置により人が任意に動的運転タスクを実行している間は、その者には、環境監視義務及び操作履行義務が課される。

6 レベル3

6-1 場合分け

レベル3（条件付運転自動化）では、「システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行」するものの、運転者は、「作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答」しなければならない。レベル3は、①作動継続が困難な場合ではなく、システムによる制御がなされている間、②作動継続が困難になり、システムによる介入要求等に応じて、運転者による制御がなされるまでの間、③運転者による制御がなされている間に場合分けできる。レベル3における運転者とシステムの役割をそのまま単純に法的な義務に引き直すならば、以下になるであろう。

①作動継続が困難な場合ではなく、システムによる制御がなされている間は、運転者は、環境監視義務及び操作履行義務は課されないが、状況配慮義務は課される。

②作動継続が困難になり、システムによる介入要求等に応じて、運転者による制御がなされるまでの間は、複雑になるので、後に6-2で詳述する。

③運転者による制御がなされている間は、運転者は、環境監視義務及び操作履行義務を課される。

6-2 作動継続が困難になった場合の検討

6-2-1 場合分け

「作動継続が困難な場合」としては、「車両のシステム故障」⁽¹⁰⁾、「自動運転システムの故障」及び「限定領域からの離脱」の場面が想定される。作動継続が困難になって交通事故が発生するまでの流れには、表2のとおり、①介入要求があったか否か、②運転者が作動継続困難を認識したか否か、③運転者が運転を引き継いだか否かという要素の組み合わせにより、（ア）から（カ）までの場合が考えられる。

表 2

| | | | | |
|---------|--------|-------------|----------|-----|
| 作動継続が困難 | 介入要求あり | 運転者が認識した | 引き継いだ | (ア) |
| | | | 引き継がなかった | (イ) |
| | 介入要求なし | 運転者が認識しなかった | 引き継がなかった | (ウ) |
| | | 運転者が認識した | 引き継いだ | (エ) |
| | | | 引き継がなかった | (オ) |
| | | 運転者が認識しなかった | 引き継がなかった | (カ) |

6-2-2 作動継続が困難であるにもかかわらず、介入要求がなされない可能性

レベル3では、作動継続が困難な場合、システムが運転者に対して介入要求を出すのが典型的なあり方である。国土交通省が2018年9月に発表した「自動運転者の安全技術ガイドライン」も、「設定されたODDの範囲外となった場合や自動運転者に障害が発生した場合等、自動運転の継続が困難であるとシステムが判断した場合において運転者に対し介入のための警告（運転権限の委譲）を行うこと」をレベル3の自動運転システムの要件として求めており、警察庁が2018年12月に発表した「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書」も、同様の条件を求めている。⁽¹²⁾

しかしながら、SAE「J3016」を詳細に読むと、作動継続が困難な場合であっても、介入要求がなされない場合が想定されている。すなわち、SAE「J3016」は、レベル3を、「運転自動化システムが全ての動的運転タスクを限定領域において持続的に実行。この際、作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者は、他の車両のシステムにおける動的運転タスク実行システムに関連するシステム故障だけでなく、自動運転システムが出した介入の要求を受け容れ、適切に応答することが期待される。」⁽¹³⁾と定義している。そして、「レベル3の運転自動化において、動的運転タスクの作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者は、車両システムの故障の結果として、自動運転システムが介入の要求を出すかどうかにかかわらず、介入の要求に対して及び／又は明らかな車両システムの故障に対して、受け容れ可能であるものと考えられる。」⁽¹⁴⁾としている。

このように、作動継続が困難であるにもかかわらず、介入要求がなされない可能性が存在する以上は、例えその可能性が低くても、その場合の法的責任について検討しておく必要がある。

6-2-3 介入要求があり、運転者が認識し、引き継いだ場合（ア）

作動継続が困難になり、介入要求があった場合、運転者には、介入要求時点で環境監視義務及び操作履行義務が課される。

ただ、具体的事故の場面での過失の認定においては、その時点で結果回避可能性の有無を検討する必要がある。介入要求のリードタイムにより、二通りの場合が考えられる。リードタイムが十分であり、介入要求時点で運転者が直ちに引き継いでいれば結果が回避可能であった場合は、結果回避可能性を認めることができ、過失が認められる。一方、リードタイムが不十分であり、介入要求時点で運転者が直ちに引き継いでも結果回避が不可能であった場合は、少なくとも、介入要求時点では、結果回避可能性が認められず、過失を認めることはできない。そのため、具体的事故の場面

での過失の認定としては、さらに時点を遡り、システムの介入要求時点前のシステムによる制御時に運転者に課される義務の内容を検討することとなるが、この点は後に6-2-8で詳述する。

6-2-4 介入要求があり、運転者が認識したが、引き継がなかった場合（イ）

作動継続が困難になり、介入要求があった場合、運転者には、その時点で環境監視義務及び操作履行義務が課される。ただ、この場合も、具体的事故の場面での過失の認定としては、介入要求時点での結果回避可能性の有無を検討する必要がある。リードタイムが十分であり、介入要求時点で運転者が直ちに引き継いでいれば結果が回避可能であった場合は、過失が認められる。リードタイムが不十分であった場合は、（ア）と同様の問題が生じるので、6-2-8で詳述する。

6-2-5 介入要求があったが、運転者が認識せず、引き継がなかった場合（ウ）

作動継続が困難になり、介入要求があった場合、運転者には、その時点で環境監視義務及び操作履行義務が課される。ひいては、運転者には、介入要求がなされる前のシステムによる制御時において、介入要求があったときに、それを認識できるようにしておくための安全状態確認義務を課されるため、その義務違反を問うことができる。ただ、この場合も、具体的事故の場面での過失の認定としては、介入要求時点での結果回避可能性の有無を検討する必要がある。リードタイムが十分であり、介入要求時点で運転者が直ちに引き継いでいれば結果が回避可能であった場合は、過失が認められる。リードタイムが不十分であった場合は、（ア）と同様の問題が生じるので、6-2-8で詳述する。

以上検討してきた（イ）及び（ウ）の、「介入があったものの、運転者が引き継がなかった場合」に関して、一つ問題がある。それは、このような場合、システムがミニマル・リスク・マヌーバーを行うことを要求するかという問題である。この点、政策的・立法的判断の選択肢は2つ考えられる。

1つは、SAEレベルの定義における運転者とシステムの役割をそのまま単純に貫き、作動継続困難な場合の対応は運転者の役割であるとして、運転者が引き継がなかった場合であっても、システムは何らの措置を行わなくてもかまわないとする方針である。

もう1つは、技術の発展の過渡期において可及的に事故を防止する見地から、事前の事故防止の対策として、運転者が運転を引き継がなかった場合に、システムが車両を自動で安全に停止させるミニマル・リスク・マヌーバーを行うことを要求する選択肢である。

国土交通省が2018年9月に発表した「自動運転者の安全技術ガイドライン」は、後者の立場をとっている。⁽¹⁵⁾このような方針は、技術の発展の過渡期において可及的に事故を防止しようとする見地からは、望ましい。ただ、この点に関連して、以下のような懸念がある。

1点目は、ドライバーの過信による事故の発生の危険とそのような事故が起きた場合の運転者の法的責任の問題である。

レベル3においてシステムが上記のようなミニマル・リスク・マヌーバーの措置を行うとしても、仮にその措置に確実な安全性が保証されるのであれば、それは既にレベル4というべきであり、む

しろ確実な安全性までは保証されないからこそレベル3に留まっているといえる。そのため、ドライバーは、システムのミニマル・リスク・マヌーバーが確実になされるものと過信してはならないし、仮に過信しても、その過信は、法的に保護されるものではなく、運転者は、その過信が故に法的責任を免れることはない。運転者は、この点を十分理解し、作動継続が困難な場合にシステムの介入要求等があった場合には、確実に運転を引き継がなければならない。運転者がこの点を十分理解するための啓発活動が必要不可欠である。

2点目は、メーカー関係者の刑事責任の問題である。

「自動運転車の安全技術ガイドライン」は、システムがミニマル・リスク・マヌーバーを行うことをレベル3の自動運転車の要件の一つとしている。さらに、今後、法令に同様の規定が設けられる可能性もある。そうすると、その規定は、メーカー関係者に対する過失責任の過失の認定の際、注意義務の発生根拠として評価され、メーカー関係者に対する過失責任を問うべきであるという主張がなされる可能性がある。

しかしながら、確実にミニマル・リスク・マヌーバーの措置が確実になされるならば、それは既にレベル4というべきであり、むしろ確実でないからこそレベル3に留まっているといえる。にもかかわらず、この点において刑事責任を問われるならば、メーカー関係者としては、レベル3の市場化を躊躇するのではないだろうかとも思える。

この点については、法的責任の所在の明確化の必要がある。

6-2-6 介入要求がなかったものの、運転者が認識し、引き継いだ場合（エ）

作動継続が困難になったものの、介入要求がなかったが、作動継続が困難であることを運転者が認識した場合、運転者は、危険を認識した以上は運転を引き継ぐべきであり、少なくとも認識した時点で環境監視義務及び操作履行義務を課される。この点については、異論はないと思われる。

ただ、この場合も、具体的事故の場面での過失の認定としては、認識した時点での結果回避可能性の有無を検討する必要がある。認識時点で運転者が直ちに運転を引き継いでいれば結果が回避可能であった場合は、過失を認めることができる。認識した時点で運転者が直ちに運転を引き継いでも結果回避が不可能であった場合は、（ア）と同様の問題が生じるので、6-2-8で詳述する。

6-2-7 介入要求がなかったものの、運転者が認識したが、引き継がなかった場合（オ）

作動継続が困難になったものの、介入要求がなかったが、作動継続が困難であることを運転者が認識した場合、運転者は、危険を認識した以上は運転を引き継ぐべきであり、少なくとも認識した時点で環境監視義務及び操作履行義務を課される。

ただ、この場合も、具体的事故の場面での過失の認定としては、認識した時点での結果回避可能性の有無を検討する必要がある。認識時点で運転者が直ちに運転を引き継いでいれば結果が回避可能であった場合は、過失を認めることができる。認識した時点で運転者が直ちに運転を引き継いでも結果回避が不可能であった場合は、（ア）と同様の問題が生じるので、6-2-8で詳述する。

6-2-8 介入要求がなく、運転者が認識せず、引き継がなかった場合（力）

問題は、介入要求がなく、作動継続が困難であることを運転者が認識せず、運転を引き継がなかったために交通事故が発生した場合の法的責任である。これは、作動継続が困難になった時点での運転者の義務の内容の問題であると同時に、作動継続が困難になる前のシステムによる制御時において運転者に課される状況配慮義務の程度の問題でもある。また、この問題は、（ア）から（オ）の場合に、介入要求時点や認識時点で結果回避が不可能であった場合に、さらに時点を遡り、システムによる制御時における状況配慮義務違反の過失を問えるかという問題でもある。

この問題については、大きく3つの方向性が想定できる。

第1の方向性は、安全性を重視するという見地から、作動が困難になった場合、介入要求がなくとも、環境監視義務及び操作履行義務を課し、その前のシステムによる制御時に、「介入要求がなくとも、作動継続が困難になった場合に、それを認識できる程度の状況配慮義務」を課すという方向性である。

しかしながら、この方向性に対しては、システムによる制御時に「介入要求がなくとも、作動継続が困難になった場合に、それを認識できる程度の状況配慮義務」を課すということは、相当高いレベルでの神経の集中を求めることになり、「環境監視義務」を課すのとほとんど変わらなくなり、利便性は相当低くなる。

第2の方向性は、利便性を重視する見地から、作動が困難になった場合でも、介入要求がなく、運転者が作動継続を認識しなかった場合は、運転者に環境監視義務及び操作履行義務を課さないこととし、その前のシステムによる制御時には、「介入要求があった場合に、それを認識できる程度の状況配慮義務」を課すという方向性である。

しかしながら、元々システムの介入要求がない場合が想定されるにもかかわらず、介入要求がなく、運転者が作動継続を認識しなかった場合は、運転者に自動車操作を引き継ぐ義務は課さないというのでは、安全性の見地から問題がある。

第3の方向性は、これらの中間的な方向性である。ドイツ改正道路交通法及びSAE「J3016」はこの考え方をとっている。

すなわち、ドイツ改正道路交通法は、「第1b条（2） 運転者は、次の各号に掲げる場合のいずれかに該当する場合、直ちに再び車両操縦を引き受ける義務を負う。1. 高度な又は完全な自動運転システムが、運転者にそうすることを要求する場合 2. 運転者が、高度な又は完全な自動運転機能の仕様に適合した使用の前提条件がもはや存在しないと認知した場合、又は明らかな状況判断に基づき認知しなければならない場合」と規定している。⁽¹⁶⁾すなわち、運転者は、①介入要求があった場合、②作動継続が困難になったことを認知した場合だけでなく、③作動継続が困難であることが明らかな状況判断に基づき認知しなければならない場合に、自動車操縦を引き受ける義務を負うこととされている。つまり、「作動継続が困難である場合」ではなく、「作動継続が困難であることが明らかな状況判断に基づき認知しなければならない場合」に絞っている。

また、SAE「J3016」も、「レベル3の運転自動化において、動的運転タスクの作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者は、車両システムの故障の結果として、自動運転システムが

介入の要求を出すかどうかにかかわらず、介入の要求に対して及び／又は明らかな車両システムの故障に対して、受け容れ可能であるものと考えられる。」⁽¹⁷⁾としており、同様の考えに立っているといえる。

第3の方向性をとった場合、第1の方向性より利便性を確保できる。また、第2の方向性より安全性を確保できる。

ただ、「介入要求があった場合又は作動継続が困難であることが明らかな状況から認識しなければならない場合に、それを認識できる程度の状況配慮義務」は、抽象的に概念できるとしても、具体的事故の過失認定において、「明らかな状況」であったか否かをどのようにして認定するのか、どの程度の神経の集中をしていれば注意義務を果たしていたといえるのかは問題となろう。

6-3 システムによる制御時の状況配慮義務の有無及び程度

以上の検討においては、システムによる制御時には状況配慮義務が課されること、そして、状況配慮義務の程度は、どのような場合に環境監視義務及び操作履行義務が課されるかによって決まることを当然の前提として論じてきた。これは、レベル3は、作動継続が困難な場合の対応は運転者の役割である以上、当然の帰結と言えよう。

この点、ドイツ改正道路交通法は、作動継続が困難になった時点の義務規定の第1b条(2)に加えて、システム作動時の義務規定として「第1b条(1) 運転者は、第1a条に規定する高度な又は完全な自動運転機能を用いて運転している間、交通状況及び車両操縦に注意を向けないことが許される。ただし、その際、運転者は、第2項に規定する義務にいつでも応じることができるよう、知覚可能な態勢でいなければならない。」⁽¹⁸⁾という規定を設けており、この規定により前記の点を明確にしている。

7 レベル4

7-1 場合分け

レベル4（高度運転自動化）では、「限定領域内」においては、「システムが全ての動的運転タスク」だけでなく、「作動継続が困難な場合への応答」も行う。

レベル4は、例えば、限定地域でのみ運行する無人バスのように、限定条件外での運転を想定していないような形態（以下「レベル4 限定領域離脱外走行なし型」という。）と、例えば、高速道路内でのみシステムが運転し、高速道路外では運転者が運転することが想定されている形態（以下「レベル4 限定領域離脱外走行あり型」という。）があり、後者については、システムから運転手へ運転が引き継がれる場面がある。以下、それぞれの場合に分けて検討する。

7-2 限定領域外走行なし型

レベル4 限定領域外走行なし型では、「限定領域内」においては、「システムが全ての動的運転タスク」だけでなく、「作動継続が困難な場合への応答」も行い、「限定領域外」での走行が想定されていない以上、自動運転車両内にいる人は、いわば、タクシーやバスの乗客と同様であり、レベル

4における運転者とシステムの役割をそのまま単純に法的な義務・責任に引き直すならば、全ての領域において、環境監視義務及び操作履行義務を課されないのみならず、状況配慮義務も課されないこととなろう。

なお、この場合も、人が任意に動的運転タスクを実行できる装置が付いており、その装置により人が任意に動的運転タスクを実行している間は、環境監視義務及び操作履行義務が課される。

7-3 限定領域外走行あり型

7-3-1 SAE レベルの役割をそのまま単純に法的義務に引き直した場合の帰結

レベル4 限定領域外走行あり型では、「限定領域内」においては、「システムが全ての動的運転タスク」だけでなく、「作動継続が困難な場合への応答」も行う。ただ、限定領域離脱の際には、乗客が運転者となって運転を引き継ぐ。そのため、運転者は、限定領域離脱の際には、環境監視義務及び操作履行義務を課される。

問題は、システムによる制御時に、状況配慮義務を課されるかである。この点、レベル3は、作動継続が困難な場合の対応は運転者の役割であり、そうである以上、当然の帰結として、システムによる制御時に状況配慮義務が課されることになるのは前述の6-3のとおりである。一方、レベル4は、限定領域離脱時に運転者が引き継がなければ、システムがミニマル・リスク・マヌーバーを行う。とするならば、システムによる制御時に状況配慮義務を課す必然性はない。

なお、この場合も、人が任意に動的運転タスクを実行できる装置が付いており、その装置により人が任意に動的運転タスクを実行している間は、環境監視義務及び操作履行義務が課される。

7-3-2 警察庁及びWP1における検討状況と考察

前記のとおり、SAEレベルの役割をそのまま単純に法的義務に引き直したならば、レベル4は、システムによる制御時に状況配慮義務を課す必然性はない。

しかしながら、警察庁は、2018年3月付け「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書」においては、「SAEレベル4の一部の自動運転システムを使用してODD内を走行中、ODDを出る際には運転者による対応が必要となることから、運転者は、ODDを出る際の運転交代要請に対応できる状態であるべきと考えられる。」⁽¹⁹⁾としている。

また、道路交通条約に関する議論の場である国連欧州経済委員会内陸輸送委員会道路交通グローバルフォーラム(WP1)も、レベル3のみならず、レベル4 限定領域離脱走行あり型に関しても、システム制御時のアザーアクティビティの範囲について検討しており、これは、換言すると、システムによる制御時にも運転者に状況配慮義務が課されることを前提としていると考えられる。⁽²⁰⁾⁽²¹⁾

これは、過渡期における国際的な議論として、車両に人がいることを前提としてレベル3以上を道路交通条約と整合的とみるのが国際的な共通理解であることを踏まえたためと思われる。

8 おわりに

以上、今後問題となるレベル3及び4における運転者の義務及び責任を分析してきたが、最も問

題となるのは、①レベル3において、作動継続が困難になった際、運転者が引き継がず、交通事故が起きた場合の責任の所在の問題、②レベル3におけるシステム制御時の「状況配慮義務」の程度の問題、③レベル4限定領域走行あり型におけるシステム制御時の「運転上配慮義務」の有無の問題である。これらの問題については、運転者のシステムに対する過信による交通事故の発生を防止するため、また、一方で、運転者が過度に委縮することによる利便性の阻害を防止するため、早急に議論を深化させていくべきである。

注記

- (1) SAE international J3016 “Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles”, p.17, 2016年
- (2) 公益社団法人自動車技術会「JASO テクニカルペーパー自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」, p.19, 2018年
- (3) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ2018」 p.4, 2018年
- (4) 幕田英雄「捜査事例中心刑法総論解説」第2版, p.218, 2015年
- (5) 警察庁技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書（道路交通法の在り方関係）」, p.27, 2018年
- (6) 道路交通執務研究会「執務資料道路交通法解説」第17訂版, p.734-p.735, 2017年
- (7) 警察庁「道路交通法改正試案」, 2018年
- (8) 警察庁技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書（道路交通法の在り方関係）」, 2018年
- (9) 公益社団法人自動車技術会「JASO テクニカルペーパー自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」, p.1, 2018年
- (10) 同上, p.8
- (11) 国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」, p.5, 2018年
- (12) 警察庁技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書（道路交通法の在り方関係）」, p.17, 2018年
- (13) 公益社団法人自動車技術会「JASO テクニカルペーパー自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」, p.19, 2018年
- (14) 同上, p.14
- (15) 国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」, p.5, 2018年
- (16) 泉眞樹子「ドイツにおける自動運転車の公道通行―第8次道路交通法改正―」, p.51, 2018年
- (17) 公益社団法人自動車技術会「JASO テクニカルペーパー自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」, p.14, 2018年
- (18) 泉眞樹子「ドイツにおける自動運転車の公道通行―第8次道路交通法改正―」, p.51, 2018年
- (19) みずほ情報総研株式会社警察庁委託事業「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書」, p.71, 2018年
- (20) WP 1 Special session Informal document No.1, 2018年
- (21) WP 1 Special session Informal document No.4, 2018年